3. MAINTENANCE

INFORMATION ENTRETIEN 3-2

PROGRAMME DE MAINTENANCE 3-4

CANALISATION DE CARBURANT 3-5

FONCTIONNEMENT DU PAPILLON 3-5

FONCTIONNEMENT DU STARTER 3-6

FILTRE A AIR 3-6

BOUGIE 3-7

JEU AUX SOUPAPES 3-9

HUILE MOTEUR/FILTRE A HUILE 3-12

REGIME DE RALENTI DU MOTEUR 3-15

LIQUIDE DE REFROIDISSEMENT DU RADIATEUR ... 3-15

CIRCUIT DE REFROIDISSEMENT 3-15

SYSTEME D'ALIMENTATION D'AIR SECONDAIRE ... 3-16

CHAINE D'ENTRAINEMENT 3-17

GLISSIERE DE CHAINE D'ENTRAINEMENT 3-21

LIQUIDE DE FREIN 3-21

USURE DES PLAQUETTES DE FREIN 3-22

CIRCUIT DE FREINAGE 3-23

CONTACTEUR DE FEU STOP 3-24

REGLAGE DE PHARE 3-25

EMBRAYAGE 3-25

BEQUILLE LATERALE 3-26

SUSPENSION 3-26

ECROUS, VIS, FIXATIONS 3-27

ROUES/PNEUS 3-28

ROULEMENTS DE COLONNE DE DIRECTION 3-28

INFORMATION ENTRETIEN

GENERALITES

- Placer la moto sur une surface plane avant toute intervention.
- L'essence est extrêmement inflammable et est explosive dans certaines conditions.
- Travailler dans un local bien ventilé. Fumer ou la présence de flammes nues ou d'étincelles dans le local de travail ou dans le local de stockage d'essence peuvent provoquer un incendie ou une explosion
- Les gaz d'échappement contiennent du monoxyde de carbone toxique pouvant provoquer l'évanouissement et entraîner la mort. Faire tourner le moteur à l'air libre, ou dans un local fermé équipé d'un système d'évacuation des gaz d'échappement.

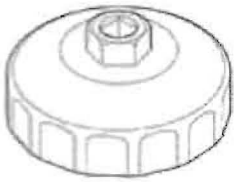
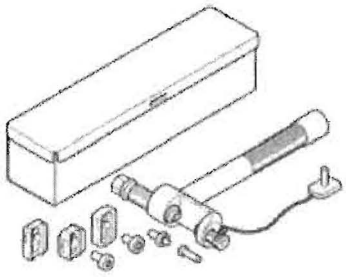
CARACTERISTIQUES

ELEMENT			CARACTERISTIQUES
Jeu de poignée des gaz			2 – 6 mm
Bougie	NGK		IJR8B9
Ecartement des électrodes			0,80 – 0,90 mm
Jeu aux soupapes		ADM	0,16 ± 0,03 mm
		ECH	0,31 ± 0,03 mm
Contenance d'huile moteur	Après vidange		3,4 litres
	Après vidange/remplacement du filtre à huile		3,6 litres
Huile moteur préconisée			Huile 4 temps HONDA ou huile moteur équivalente classification de service API SE, SF ou SG Viscosité: SAE 10W-40
Régime de ralenti moteur			1.200 ± 100 min^{-1} (tr/min)
Mou de la chaîne d'entraînement			35 – 45 mm
Liquide de frein préconisé			DOT 4
Dimensions des pneus		Avant	110/80R19M/C 59H
		Arrière	150/70R17M/C 69H
Marques de pneus	Bridgestone	Avant	TW101 RADIAL E
		Arrière	TW152 RADIAL E
	Michelin	Avant	T66X
		Arrière	T66XA
Pression de gonflage des pneus	Pilote uniquement	Avant	250 kPa (2,50 kgf/cm^2)
		Arrière	250 kPa (2,50 kgf/cm^2)
	Pilote et passager	Avant	250 kPa (2,50 kgf/cm^2)
		Arrière	280 kPa (2,80 kgf/cm^2)
Profondeur minimum de sculpture de pneu		Avant	1,5 mm
		Arrière	2,0 mm

COUPLES DE SERRAGE

Bougie	14 N·m (1,4 kgf·m)	
Couvercle d'orifice de vilebrequin	15 N·m (1,5 kgf·m)	Graisser les filets
Capuchon d'orifice de calage	10 N·m (1,0 kgf·m)	Graisser les filets
Cartouche de filtre à huile moteur	26 N·m (2,7 kgf·m)	Enduire le joint torique et les filets d'huile moteur propre
Boulon de vidange d'huile moteur	29 N·m (3,0 kgf·m)	
Ecrou d'axe de roue arrière	93 N·m (9,5 kgf·m)	Ecrou d'étrier
Vis de couvercle de réservoir de maître-cylindre de frein avant	1 N·m (0,15 kgf·m)	

OUTILS

Clé pour filtre à huile 07HAA-PJ70101 	Jeu d'outils pour chaîne d'entraînement 07HMH-MR10103 

PROGRAMME DE MAINTENANCE

Effectuer le contrôle avant conduite comme indiqué dans le Manuel d'Utilisation, lors de chaque maintenance programmée.

I: Contrôler et nettoyer, régler, lubrifier ou remplacer si nécessaire. C: Nettoyer. R: Remplacer. A: Régler. L: Lubrifier.

Les éléments suivants exigent certaines connaissances mécaniques. Certains éléments (en particulier les éléments marqués * et **) peuvent nécessiter des informations techniques et outils supplémentaires. Consulter le concessionnaire Honda agréé.

	PERIODICITE / ELEMENTS	A LA PREMIERE DE CES DEUX ECHEANCES ⇩	⇨ KILOMETRES AUX COMPTEURS (NOTE 1)								SE REPORTER A LA PAGE
			X1.000 km	1	6	12	18	24	30	36	
			Mois		6	12	18	24	30	36	
*	CANALISATION DE CARBURANT					I		I		I	3-5
*	FONCTIONNEMENT DU PAPILLON					I		I		I	3-5
*	FONCTIONNEMENT DU STARTER					I		I		I	3-5
*	FILTRE A AIR	NOTE 2					R			R	3-6
	BOUGIE			TOUS LES 24.000 km I, TOUS LES 48.000 km R							3-7
*	JEU AUX SOUPAPES							I			3-9
	HUILE MOTEUR			R		R		R		R	3-12
	FILTRE A HUILE MOTEUR			R		R		R		R	3-13
*	REGIME DE RALENTI DU MOTEUR			I	I	I	I	I	I	I	3-15
	LIQUIDE DE REFROIDISSEMENT DU RADIATEUR	NOTE 3				I		I		R	3-15
*	CIRCUIT DE REFROIDISSEMENT					I		I		I	3-15
*	SYSTEME D'ALIMENTATION D'AIR SECONDAIRE					I		I		I	3-16
	CHAINE D'ENTRAINEMENT			TOUS LES 1.000 km I, L							3-17
	GLISSIERE DE CHAINE D'ENTRAINEMENT					I		I		I	3-21
	LIQUIDE DE FREIN	NOTE 3			I	I	R	I	I	R	3-21
	USURE DES PLAQUETTES DE FREIN				I	I	I	I	I	I	3-22
	CIRCUIT DE FREINAGE			I		I		I		I	3-23
*	CONTACTEUR DE FEU STOP					I		I		I	3-24
*	REGLAGE DE PHARE					I		I		I	3-25
	EMBRAYAGE			I	I	I	I	I	I	I	3-25
	BEQUILLE LATERALE					I		I		I	3-26
*	SUSPENSION					I		I		I	3-26
*	ECROUS, BOULONS, FIXATIONS			I		I		I		I	3-27
**	ROUES/PNEUS					I		I		I	3-28
**	ROULEMENTS DE COLONNE DE DIRECTION			I		I		I		I	3-28

* Ces opérations doivent être effectuées par un concessionnaire Honda agréé, sauf si le propriétaire dispose des outils appropriés et des informations d'entretien et s'il est un mécanicien qualifié.

** Pour des raisons de sécurité, nous recommandons de ne confier la maintenance de ces composants qu'à un concessionnaire Honda agréé.

NOTES:

1. En cas de relevé dodomètre plus important, répéter lopération en respectant la périodicité établie ici.
2. Entretien plus fréquent si la moto est utilisée dans des conditions très mouillées ou poussiéreuses.
3. Remplacer tous les 2 ans ou au kilométrage indiqué, selon la première de ces deux échéances. Le remplacement de ces composants exige des compétences mécaniques.

CANALISATION DE CARBURANT

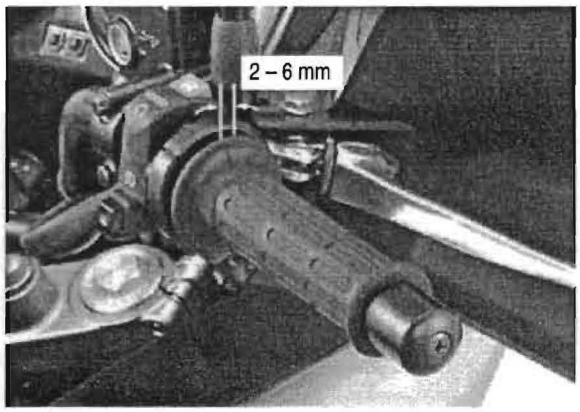
Vérifier que les canalisations de carburant ne sont ni détériorées ni endommagées et qu'elles ne fuient pas. Remplacer la canalisation de carburant le cas échéant.
Vérifier également l'absence de fuites au niveau des raccords de canalisation de carburant.

FONCTIONNEMENT DU PAPILLON

Vérifier que la poignée des gaz s'ouvre librement jusqu'en bout de course et qu'elle revient automatiquement et complètement à sa position initiale, quelle que soit la position du guidon.
Vérifier les câbles des gaz et les remplacer s'ils sont détériorés, déformés ou endommagés.
Lubrifier les câbles des gaz si le papillon ne se déplace pas librement.

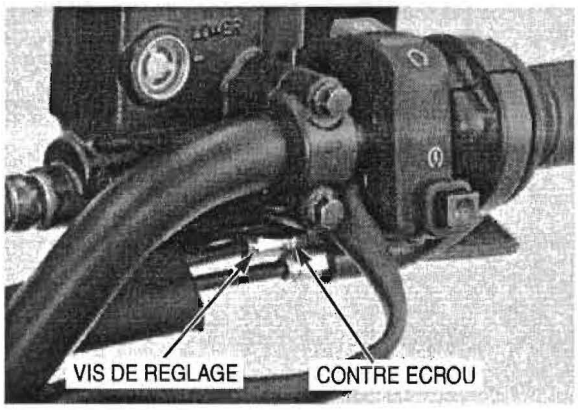
Mesurer le jeu au niveau de la bride de poignée des gaz.

JEU: **2 – 6 mm**



Le jeu de la poignée des gaz peut se régler à l'une ou l'autre des extrémités du câble d'accélérateur.

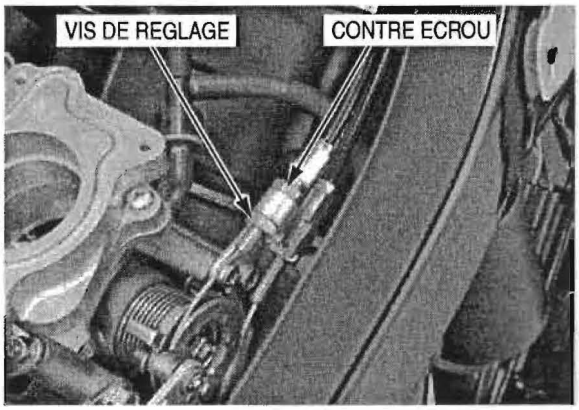
Les petits réglages s'effectuent à l'aide du tendeur supérieur.
Régler le jeu en dévissant le contre-écrou et en tournant le tendeur.



Les réglages importants s'effectuent à l'aide de la molette de réglage inférieure.

Déposer le boîtier de filtre à air (page 5-55).

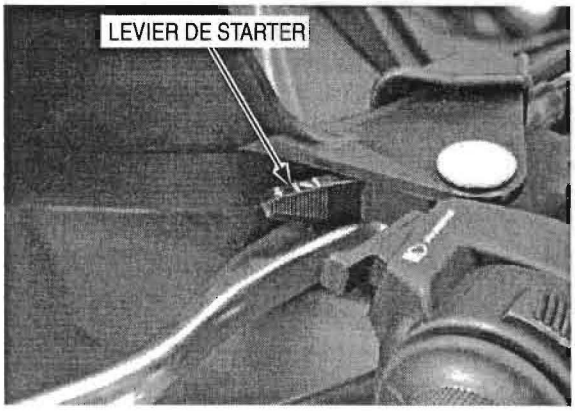
Régler le jeu en dévissant le contre-écrou et en tournant le tendeur.
Après le réglage, resserrer fermement le contre-écrou.
Vérifier à nouveau le fonctionnement de la poignée des gaz.
Remplacer les pièces endommagées, le cas échéant.



FONCTIONNEMENT DU STARTER

Ce modèle utilise un système enrichisseur à régulation du volume d'air de dérivation commandé par le clapet de départ.
Le clapet de départ ouvre le circuit d'air de dérivation par le biais d'un câble lorsque le levier de starter est en position ouverte.

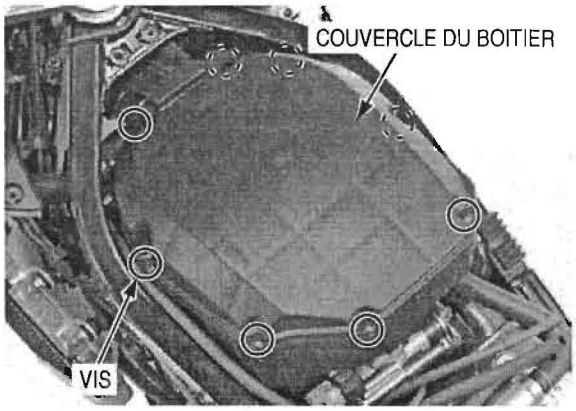
Vérifier que le levier de starter fonctionne correctement.
Lubrifier le câble de starter si le bouton ne fonctionne pas correctement.



FILTRE A AIR

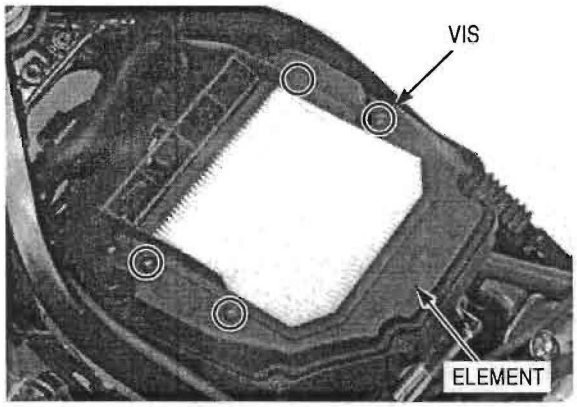
Déposer le réservoir de carburant (page 5-53).

Déposer les vis et le couvercle du boîtier de filtre à air.



Déposer les vis.
Déposer et jeter l'élément du filtre à air conformément au programme de maintenance (page 3-4).
Remplacer également l'élément de filtre à air à n'importe quel moment, s'il est excessivement sale ou endommagé.

Poser les pièces déposées en procédant dans l'ordre inverse de la dépose.



BOUGIE

DEPOSE

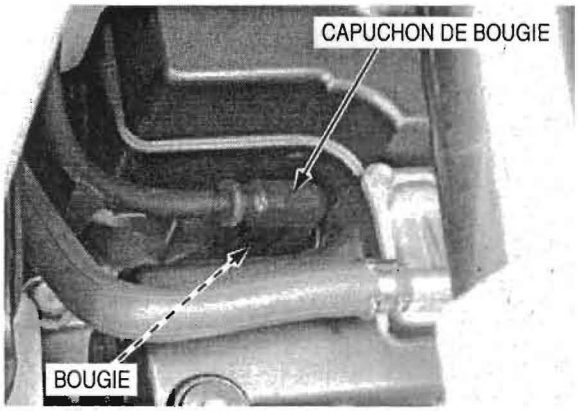
Cylindre avant:

Nettoyer autour de la base des bougies à l'air comprimé avant de les déposer, et ne laisser aucun débris pénétrer dans la chambre de combustion.

Détacher le chapeau de bougie.

Déposer la bougie à l'aide d'une clé à bougie ou d'un outil équivalent.

Contrôler ou remplacer comme indiqué dans le programme de maintenance (page 3-4).

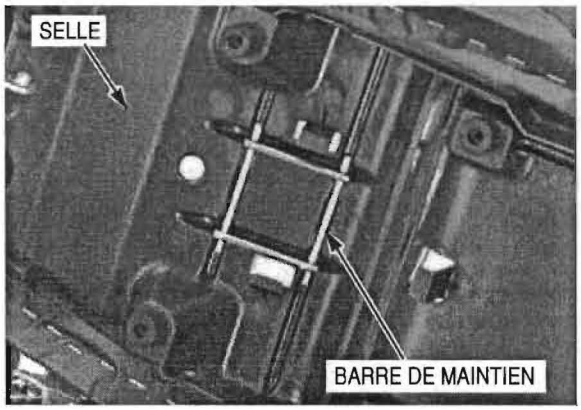


Cylindre arrière:

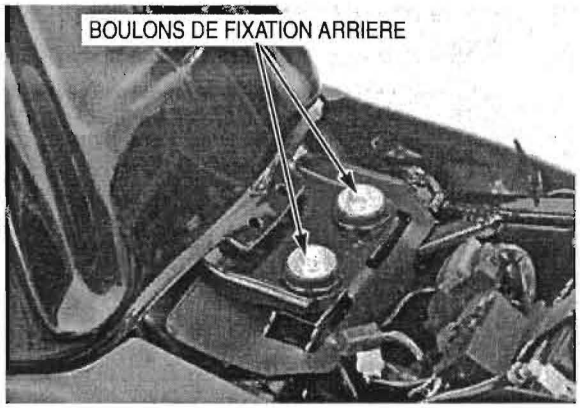
Vérifier que le bouchon de réservoir de carburant est fermé avant que le réservoir d'essence ne soit soulevé.

Fermer le robinet d'essence droit et gauche.

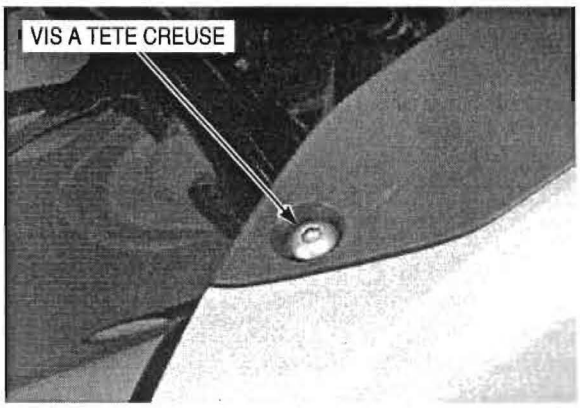
Déposer la selle (page 2-3) et déposer la barre de maintien de la selle.



Déposer les boulons de fixation arrière du réservoir de carburant.

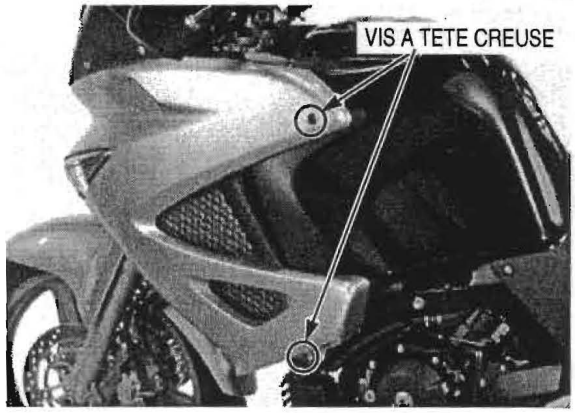


Déposer les vis à tête creuse du couvercle du capot supérieur.

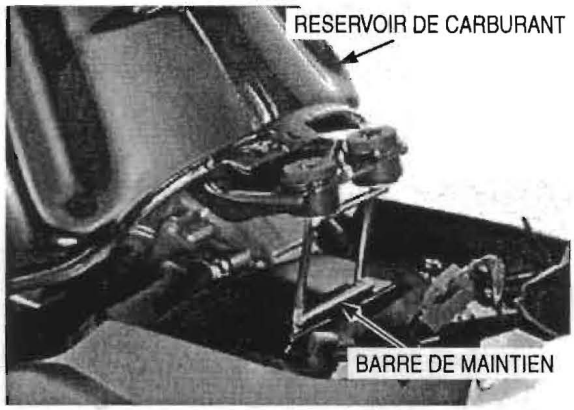


Déposer le sous-carénage (page 2-7).

Déposer les vis à tête creuse du carénage intermédiaire.

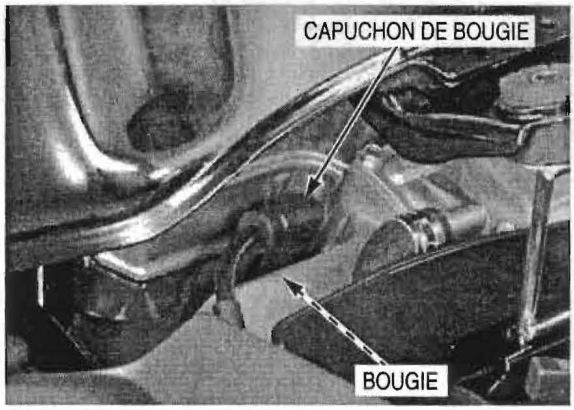


Lever l'arrière du réservoir d'essence et le soutenir à l'aide de la barre de maintien.



Nettoyer autour de la base des bougies à l'air comprimé avant de les déposer, et ne laisser aucun débris pénétrer dans la chambre de combustion.

Détacher le chapeau de bougie.
Déposer les bougies à l'aide d'une clé à bougie ou d'un outil équivalent.
Contrôler ou remplacer comme indiqué dans le programme de maintenance (page 3-4).



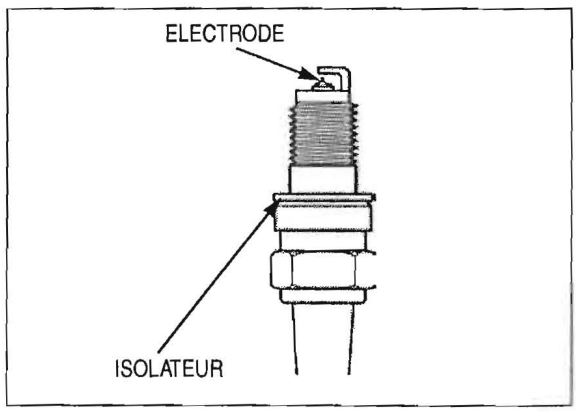
CONTROLE

Vérifier les composants suivants et les remplacer si nécessaire (bougie préconisée: page 3-2)

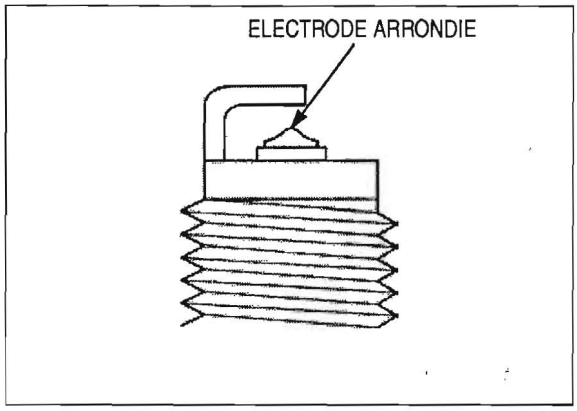
- Etat de l'isolateur
- Usure des électrodes
- Brûlure, coloration

La bougie de cette moto est équipée d'une électrode centrale en iridium. Remplacer la bougie si les électrodes sont contaminées.

Si les électrodes sont contaminées par des substances ou saletés accumulées, remplacer la bougie.



Remplacer la bougie si l'électrode centrale est arrondie (voir illustration).



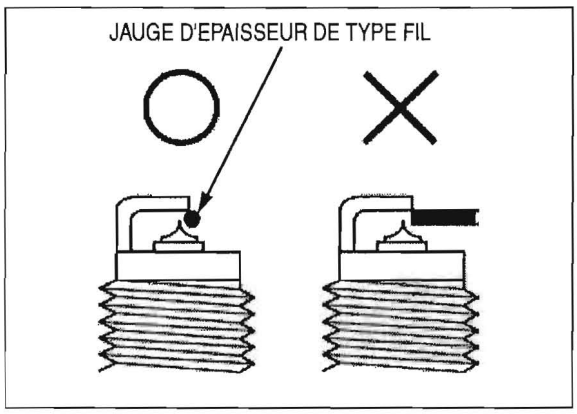
Toujours utiliser les bougies spécifiées pour ce véhicule.

BOUGIE SPECIFIEE:
NGK: IJR8B9

Pour protéger la couche d'iridium de l'électrode centrale, utiliser une jauge d'épaisseur de type fil pour vérifier l'écartement des électrodes.

Mesurer l'écartement des électrodes centrale et latérale à l'aide d'une jauge d'épaisseur de type fil.

S'assurer que la jauge d'épaisseur de 1,0 mm ne passe pas entre les écartements.



Ne pas régler l'écartement de la bougie. Si l'écartement des électrodes est hors spécification, remplacer par une bougie neuve.

S'il est possible d'introduire la jauge dans l'entrefer, remplacer la bougie par une neuve.

POSE

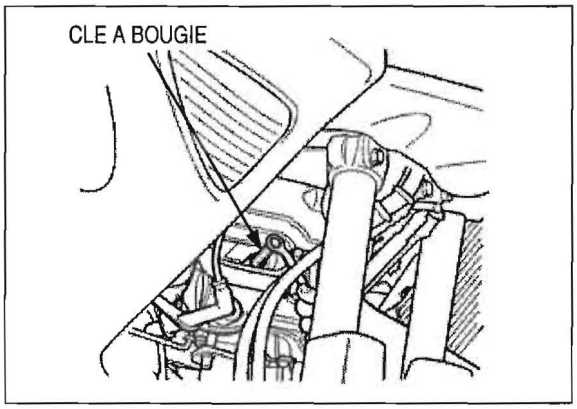
Cylindre avant et arrière:

Reposer la bougie dans la culasse et la serrer à la main, puis serrer au couple spécifié.

COUPLE DE SERRAGE: 14 N·m (1,4 kgf·m)

Si vous utilisez une bougie neuve, procéder comme suit:
Poser et serrer la bougie neuve à la main, puis la serrer d'environ 1/2 tour dès que la rondelle joint touche le siège du trou de bougie.

Pour la pose, procéder dans l'ordre inverse de la dépose.



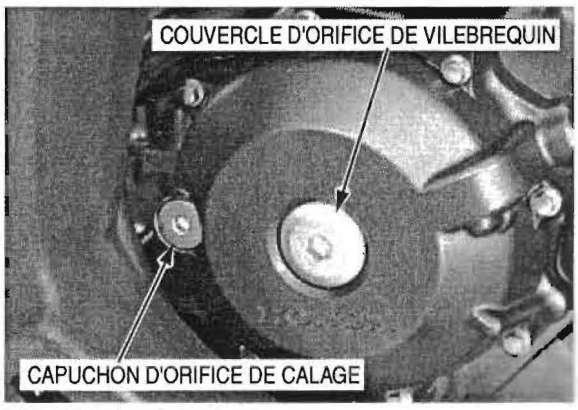
JEU AUX SOUPAPES

Contrôler et régler le jeu aux soupapes à froid (au-dessous de 35°C)

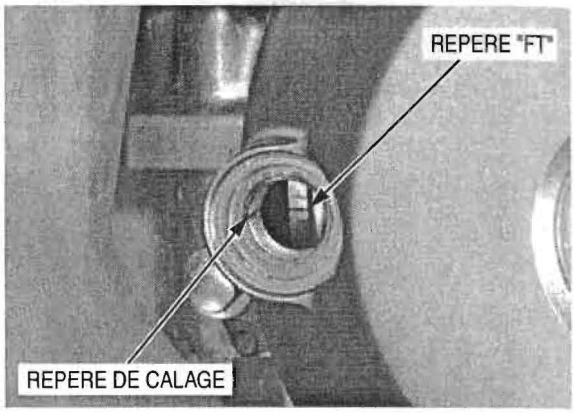
CONTROLE

Déposer les couvre-culasses avant et arrière (page 8-6).

Déposer le couvercle d'orifice de calage et le capuchon d'orifice du carter moteur.

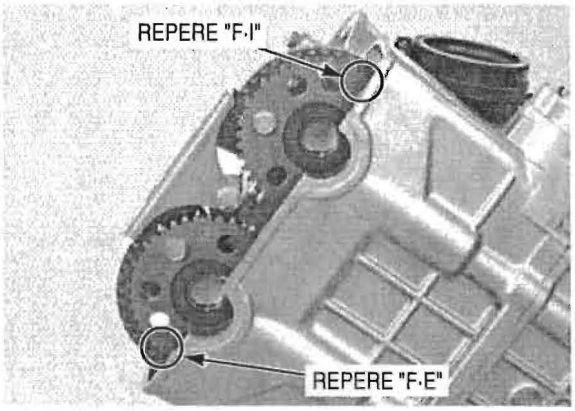


Tourner le vilebrequin dans le sens contraire des aiguilles d'une montre et aligner le repère "FT" sur le couvercle de carter moteur gauche.



Les repères de calage ("F·I" pour l'admission et "F·E" pour l'échappement) des pignons d'arbre à cames doivent être à niveau avec la surface de la culasse et orientés vers l'extérieur comme illustré.

Si les repères de calage sont orientés vers l'intérieur, tourner le vilebrequin dans le sens contraire des aiguilles d'une montre à 360° (1 tour complet) et aligner le repère "FT" avec le repère de calage.



Insérer une jauge d'épaisseur entre le poussoir de soupape et le lobe de came.

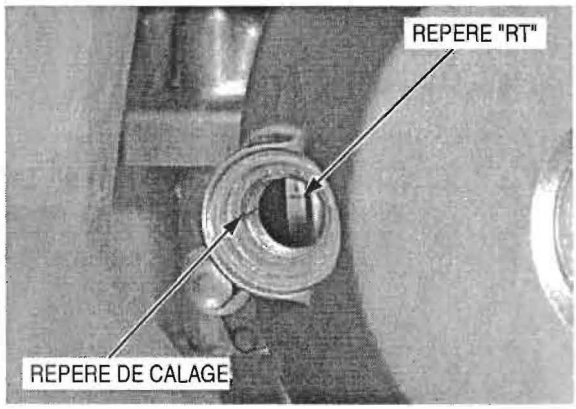
Noter le jeu de chaque soupape pour pouvoir sélectionner les cales appropriées si un réglage s'avère nécessaire.

Vérifier le jeu aux soupapes d'admission et d'échappement du cylindre avant à l'aide d'une jauge d'épaisseur.

JEU AUX SOUPAPES:

ADM: 0,16 ± 0,03 mm
ECH: 0,31 ± 0,03 mm

Tourner le vilebrequin dans le sens contraire des aiguilles d'une montre à 270° et aligner le repère "RT" sur le repère de calage. Vérifier le jeu aux soupapes de cylindre arrière.

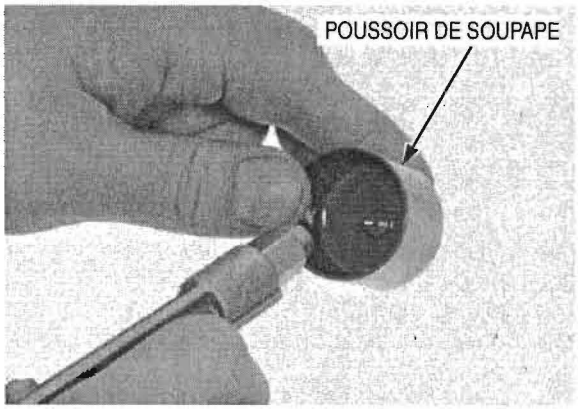


REGLAGE

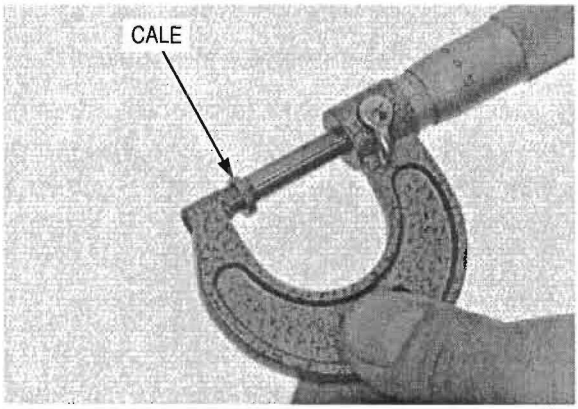
Déposer l'arbre à cames d'amission et l'arbre à cames d'échappement (page 8-8).

Déposer les poussoirs et les cales d'épaisseur des alésages de poussoir de soupape.

- Il est possible que la cale adhère à l'intérieur du poussoir de soupape. Veiller à ce que les cales ne tombent pas dans le carter moteur.
- Repérer les poussoirs et les cales pour être sûr de les remonter à leur emplacement d'origine.
- Le poussoir de soupape se dépose facilement avec un outil de rodage ou un aimant.
- Les cales se déposent facilement à l'aide de brucelles ou d'un aimant.



Nettoyer la zone de contact de cale de soupape dans le poussoir de soupape à l'air comprimé.

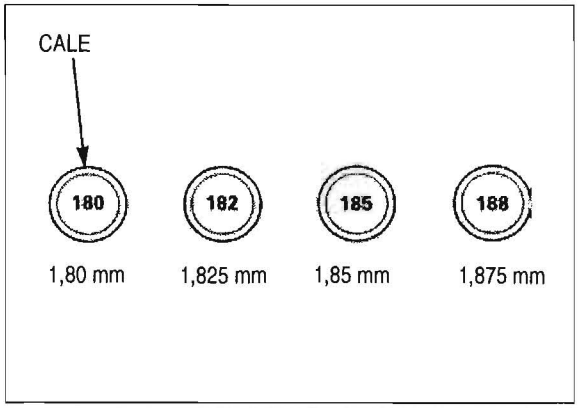


Cinquante-et-une épaisseurs de cales différentes sont disponibles, de la plus fine (1,200 mm) à la plus épaisse (2,450 mm), en incréments de 0,025 mm.

Mesurer et noter l'épaisseur de la cale.

Calculer l'épaisseur de la cale neuve à l'aide de l'équation ci-dessous.
A = (B – C) + D
A: Epaisseur de cale neuve
B: Jeu aux soupapes relevé
C: Jeu aux soupapes spécifié
D: Epaisseur de cale usagée

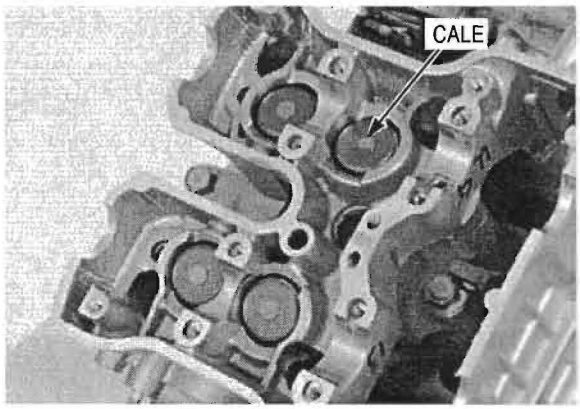
- S'assurer de l'épaisseur de la cale à l'aide d'un palmer.
- Rectifier le siège de soupape si la calamine accumulée donne une dimension supérieure à 2,450 mm.



Poser les cales et les poussoirs de soupape à leur emplacement d'origine

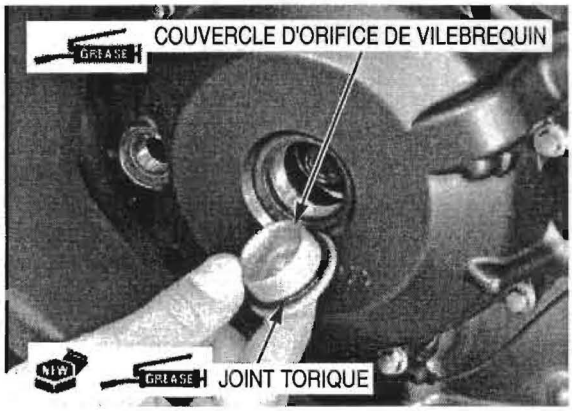
Poser la cale sélectionnée sur la coupelle supérieure.
Enduire les poussoirs de soupape d'huile au bisulfure de molybdène.
Poser les poussoirs de soupape dans leurs alésages.

Poser l'arbre à cames d'admission et celui d'échappement (page 8-24).



Enduire un joint torique neuf d'huile et le poser sur le couvercle d'orifice de vilebrequin.
Graisser les filets du couvercle d'orifice de vilebrequin.
Poser et serrer le couvercle d'orifice de calage du carter moteur au couple spécifié.

COUPLE DE SERRAGE: 15 N·m (1,5 kgf·m)



Enduire un joint torique neuf d'huile et le poser sur le capuchon d'orifice de calage.
Graisser les filets du couvercle d'orifice de calage.
Poser et serrer le capuchon d'orifice de calage au couple spécifié.

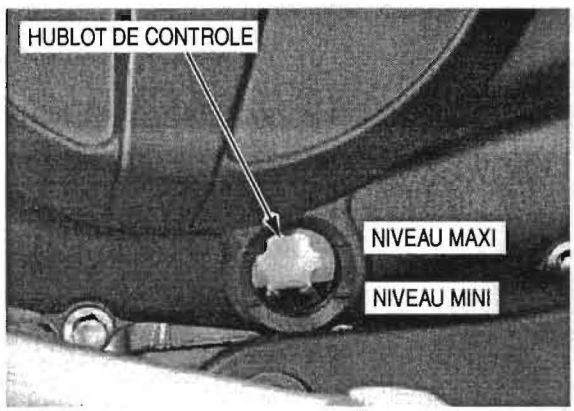
COUPLE DE SERRAGE: 10 N·m (1,0 kgf·m)

HUILE MOTEUR/FILTRE A HUILE

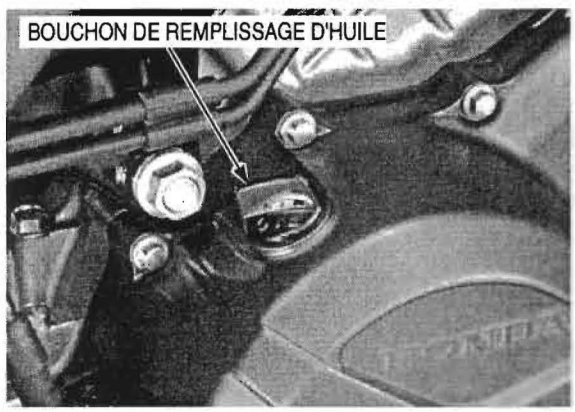
CONTROLE DU NIVEAU D'HUILE

Mettre le moteur en route et le laisser tourner au ralenti pendant 3 ou 5 minutes.
Arrêter le moteur et attendre 2 - 3 minutes.
Maintenir la moto en position verticale.

Attendre quelques minutes et vérifier que le niveau d'huile se trouve entre les repères supérieur et inférieur sur le hublot de contrôle.



Si le niveau est en dessous du trait de niveau mini, déposer le bouchon de remplissage d'huile et remplir le carter d'huile préconisée jusqu'au trait de niveau maxi.

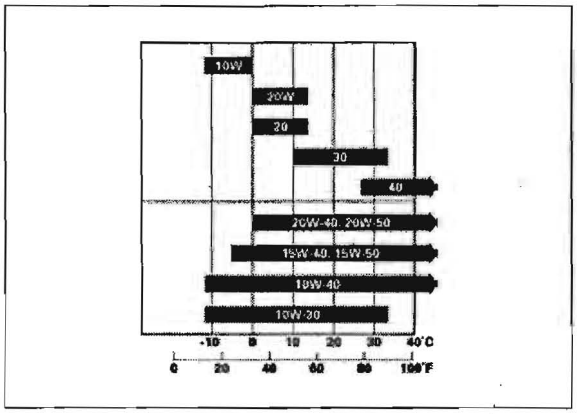


Faire le plein d'huile moteur préconisée, jusqu'au trait de niveau maxi.

Les autres viscosités d'huile figurant dans le tableau peuvent être utilisées lorsque la température moyenne de la région d'utilisation du véhicule se situe dans la plage indiquée.

HUILE MOTEUR PRECONISEE:
Huile 4 temps HONDA ou huile moteur équivalente
classification de service API SE, SF ou SG
Viscosité: SAE 10W–40

Reposer le bouchon de remplissage.

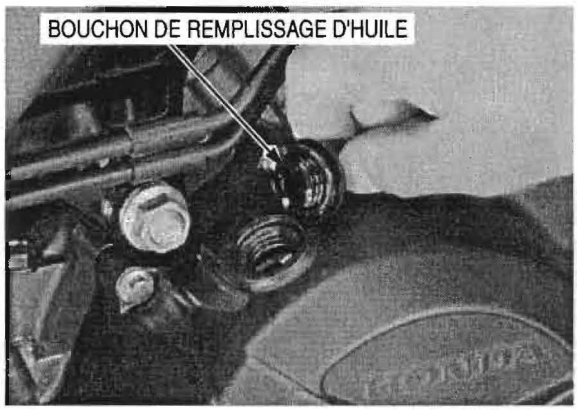


REMPLACEMENT DU FILTRE ET VIDANGE D'HUILE MOTEUR

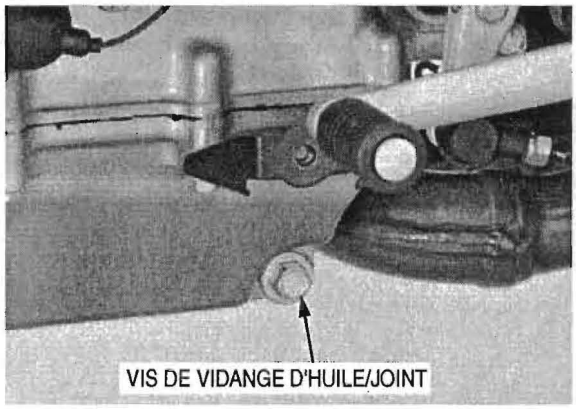
Amener le moteur à sa température de fonctionnement.
Déposer le sous-carénage (page 2-7).

Effectuer la vidange d'huile moteur avec le moteur à chaud et la moto sur sa béquille latérale pour assurer une vidange complète.

Couper le moteur et déposer le bouchon de remplissage d'huile.

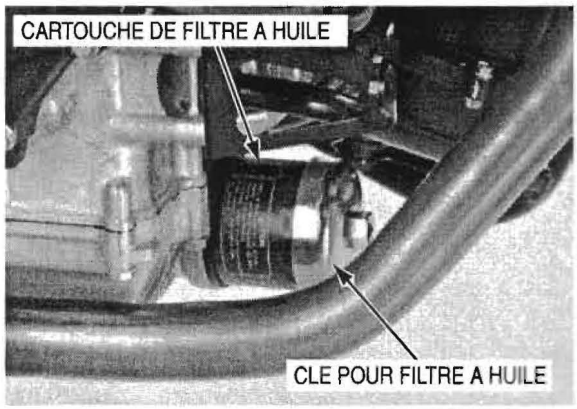


Déposer le boulon de vidange d'huile et vidanger complètement l'huile.



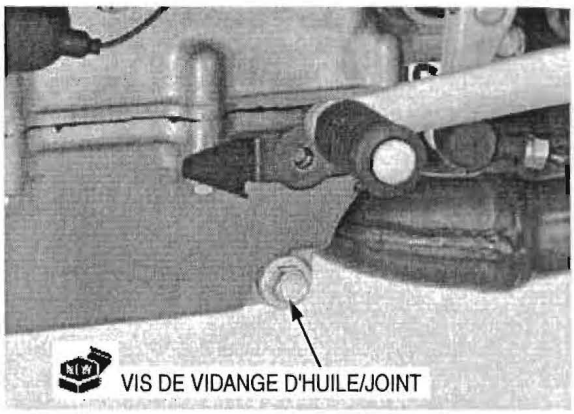
Déposer la cartouche de filtre à huile à l'aide de l'outil spécial et jeter la cartouche.

OUTIL:
Clé pour filtre à huile **07HAA-PJ70101**

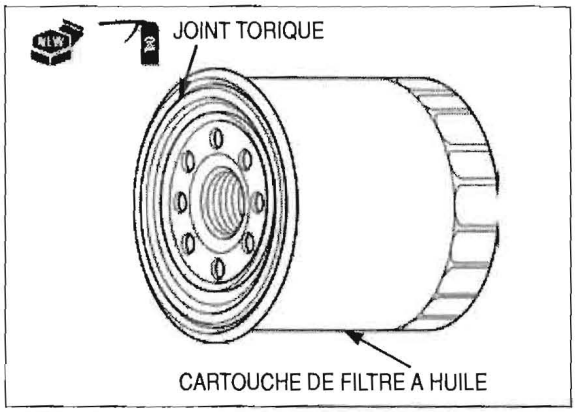


Vérifier l'état du joint de vis de vidange, le remplacer si nécessaire.
Poser et serrer la vis de vidange.

COUPLE DE SERRAGE: 29 N·m (3,0 kgf·m)



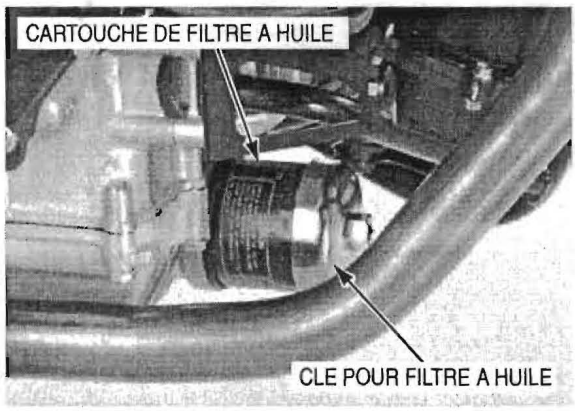
Enduire le joint torique du filtre à huile neuf d'huile moteur propre.



Poser le filtre à huile neuf et le serrer au couple spécifié.

OUTIL:
Clé pour filtre à huile 07HAA-PJ70101

COUPLE DE SERRAGE: 26 N·m (2,7 kgf·m)



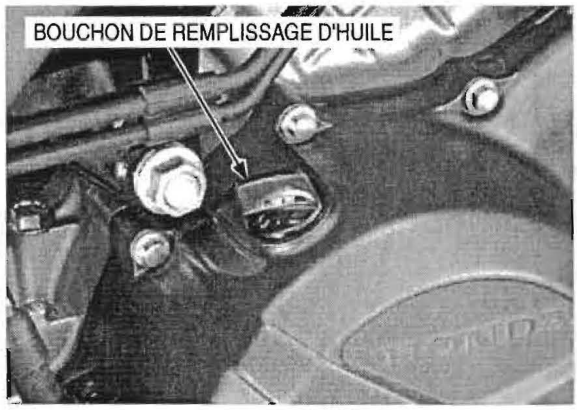
Remplir le carter moteur d'huile moteur préconisée.

CONTENANCE D'HUILE:
3,4 litres après la vidange
3,6 litres à la vidange/remplacement du filtre

Poser le bouchon de remplissage d'huile.

Mettre le moteur en route et le laisser tourner au ralenti pendant quelques minutes.
Couper le moteur et vérifier de nouveau le niveau d'huile.
Vérifier qu'il n'y a pas de fuites d'huile.

Poser le sous-carénage (page 2-7).



REGIME DE RALENTI DU MOTEUR

- Contrôler et régler le ralenti une fois toutes les autres opérations de maintenance du moteur effectuées et avérées conformes aux spécifications.
- Le moteur doit être chaud pour le contrôle et le réglage précis du ralenti.

Faire chauffer le moteur pendant environ dix minutes.

Tourner la molette de vis de butée de papillon comme requis jusqu'à ce que le ralenti voulu soit obtenu.

RALENTI: **1.200 ± 100 min^{-1} (tr/min)**

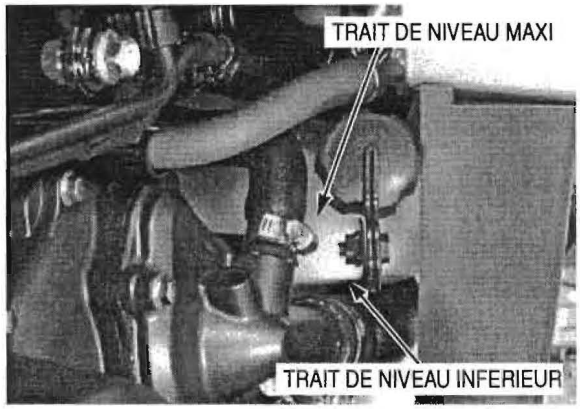
LIQUIDE DE REFROIDISSEMENT DU RADIATEUR

Vérifier le niveau du liquide de refroidissement dans le vase d'expansion, le moteur tournant à sa température de fonctionnement normale.

Le niveau doit se situer entre les traits de niveau "UPPER" (maxi) et "LOWER" (mini).

Faire l'appoint de liquide de refroidissement préconisé, si nécessaire.

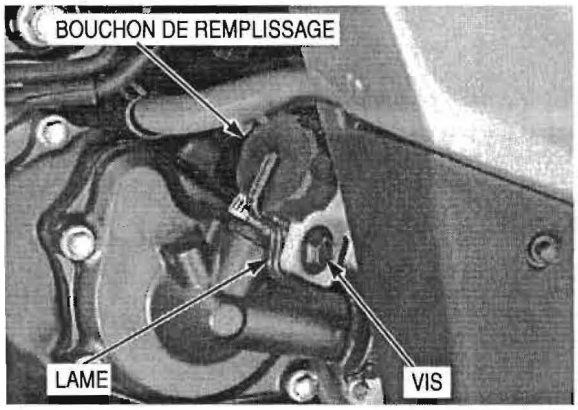
ANTIGEL PRECONISE:
Antigel à l'éthylène glycol haute qualité contenant des inhibiteurs de corrosion.



Déposer la vis et la butée de bouchon de remplissage.

Déposer le bouchon de remplissage du vase d'expansion et le remplir jusqu'au trait de niveau "UPPER" (maxi) d'un mélange 50/50 d'eau distillée et d'antigel.

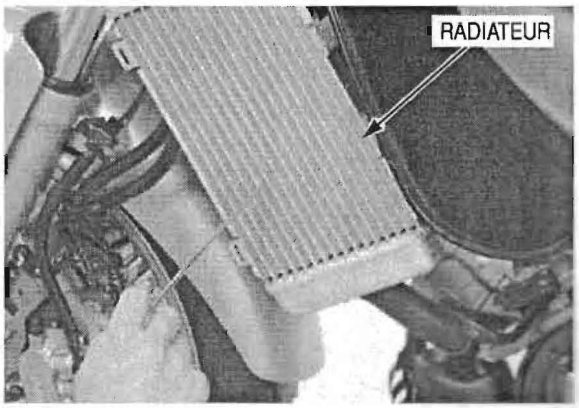
Reposer le bouchon de remplissage.



CIRCUIT DE REFROIDISSEMENT

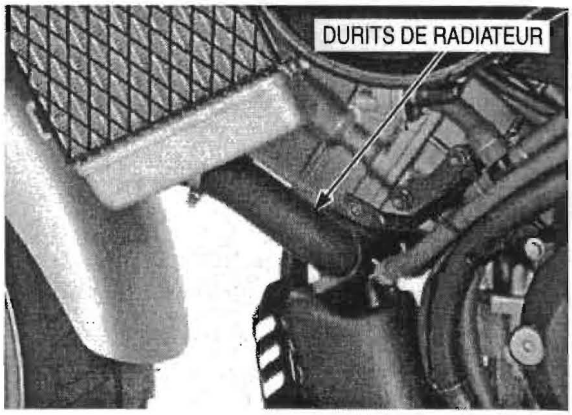
Déposer le carénage intermédiaire (page 2-8).
Déposer la grille de radiateur (page 6-11).

Vérifier que les conduits d'air du radiateur ne sont ni colmatés ni endommagés.
Redresser les ailettes tordues et éliminer les insectes, la boue et autres obstructions à l'air comprimé ou à l'aide d'un jet d'eau à basse pression.
Remplacer le radiateur si l'écoulement d'air est obstrué sur plus de 20 % de la surface du radiateur.



Vérifier que les durits de radiateur ne présentent aucune fissure ou détérioration et les remplacer le cas échéant.
Vérifier le serrage de tous les colliers de flexible et fixations.

Poser le carénage intermédiaire (page 2-8).

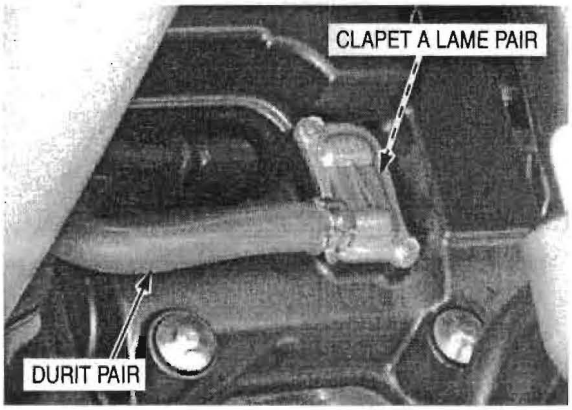


SYSTEME D'ALIMENTATION D'AIR SECONDAIRE

- Ce modèle est équipé d'un système intégré d'alimentation d'air secondaire. Le système d'alimentation d'air secondaire par impulsion est monté sur le couvre-culasse.
- Le système d'alimentation en air secondaire injecte de l'air filtré dans les gaz d'échappement au niveau de la lumière d'échappement. L'air secondaire est aspiré dans la lumière d'échappement chaque fois qu'une pression négative est détectée au niveau du système d'échappement. Ceci favorise la combustion des gaz d'échappement non brûlés et transforme une quantité considérable d'hydrocarbures et de monoxyde de carbone en dioxyde de carbone et vapeurs d'eau relativement inoffensifs.

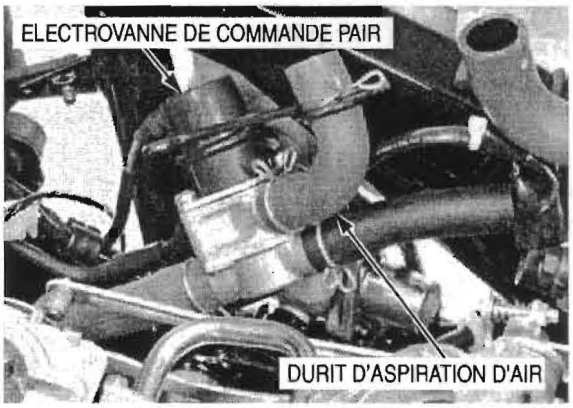
Si les flexibles présentent des signes de dégâts dus à la chaleur, vérifier que le clapet de retenue PAIR dans le couvercle de clapets à lame PAIR n'est pas endommagé.

Vérifier que les flexibles PAIR (Injection d'air secondaire par impulsion) entre l'électrovanne de commande PAIR et le couvercle de couvre-culasse ne sont ni détériorés, ni endommagés, ni desserrés. Vérifier que les flexibles ne sont pas fissurés.



Déposer le boîtier de filtre à air (page 5-55).

Vérifier que les raccords de flexible d'aspiration entre le boîtier de filtre à air et l'électrovanne de commande PAIR ne sont ni détériorés, ni endommagés, ni desserrés.
Vérifier que les flexibles ne sont ni déformés, ni pincés, ni fissurés.



CHAINE D'ENTRAINEMENT

CONTROLE DU MOU DE CHAINE D'ENTRAINEMENT

Ne jamais procéder au contrôle et au réglage de la chaîne d'entraînement moteur en marche.

REMARQUE

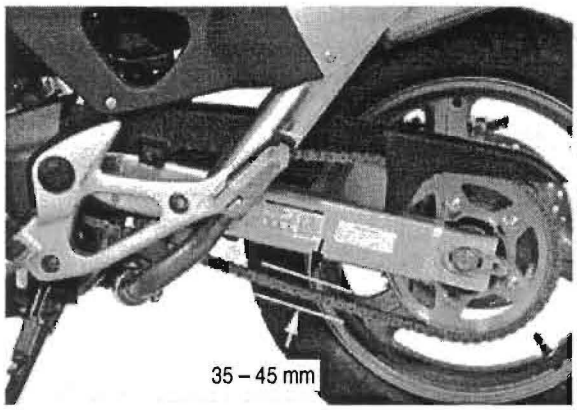
Un mou de chaîne excessif de 45 mm ou plus peut endommager le cadre.

Couper le contact, placer la moto sur sa béquille latérale et mettre la boîte de vitesses au point mort.

Contrôler le mou au niveau du tronçon inférieur de la chaîne d'entraînement à mi-distance entre les pignons.

MOU DE CHAINE: 35 – 45 mm

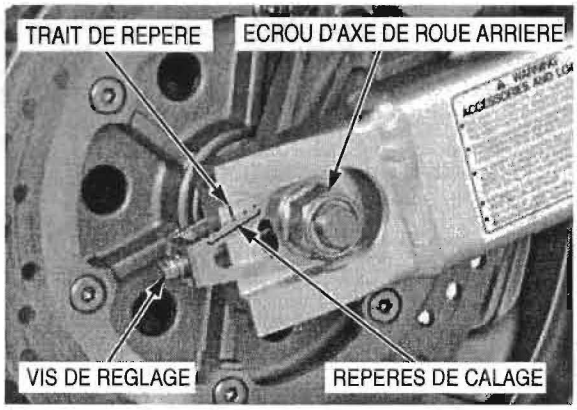
Lubrifier la chaîne d'entraînement avec de l'huile pour engrenages #80 – 90 ou du lubrifiant pour chaîne spécialement conçu pour les chaînes à joint torique. Essuyer l'excès d'huile ou de lubrifiant pour chaînes.



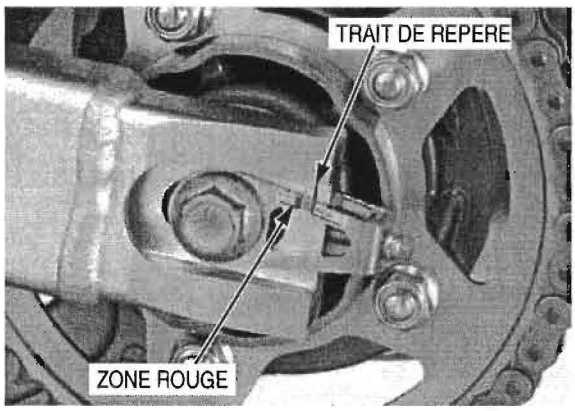
REGLAGE

Dévisser l'écrou d'axe de roue arrière.
Tourner les deux boulons de réglage un nombre de fois équivalent jusqu'à obtenir le mou correct de chaîne d'entraînement.
Vérifier que les repères de calage des deux dispositifs de réglage sont alignés sur les traits de repère du bras oscillant.
Serrer l'écrou de l'axe de roue arrière.

COUPLE DE SERRAGE: 93 N·m (9,5 kgf·m)

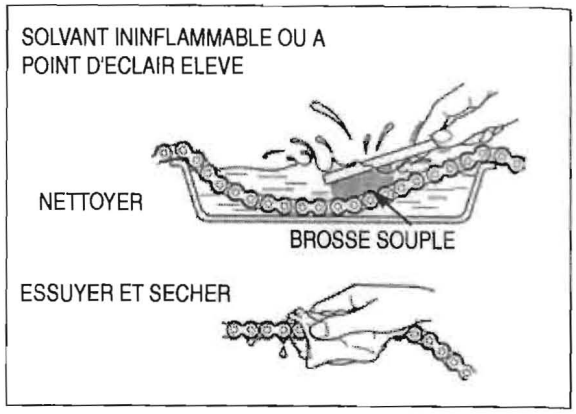


Vérifier de nouveau le mou de la chaîne d'entraînement et que la roue tourne librement.
Lubrifier la chaîne d'entraînement avec de l'huile pour engrenages #80 – 90 ou du lubrifiant pour chaîne d'entraînement spécialement conçu pour les chaînes à joint torique. Essuyer l'excès d'huile ou de lubrifiant pour chaînes.
Vérifier l'étiquette d'indication d'usure de la chaîne d'entraînement fixée sur le dispositif de réglage de chaîne d'entraînement, côté gauche.
Si la zone rouge de l'étiquette d'indication atteint le trait de repère du bras oscillant, remplacer la chaîne d'entraînement par une neuve (page 3-19).

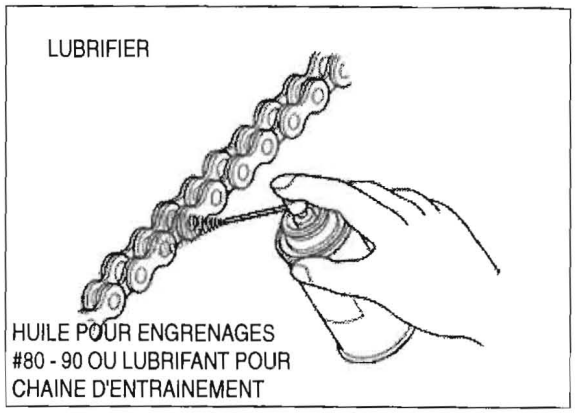


NETTOYAGE ET GRAISSAGE

Nettoyer la chaîne avec du solvant ininflammable ou à point d'éclair élevé et l'essuyer pour la sécher.
S'assurer que la chaîne est complètement sèche avant de la graisser.
Vérifier l'état et l'usure de la chaîne d'entraînement.
Remplacer toute chaîne dont les rouleaux sont endommagés, dont les maillons sont desserrés, ou en mauvais état de marche.
La pose d'une chaîne neuve sur des pignons très usés entraîne son usure prématurée.
Contrôler et remplacer les pignons si nécessaire.

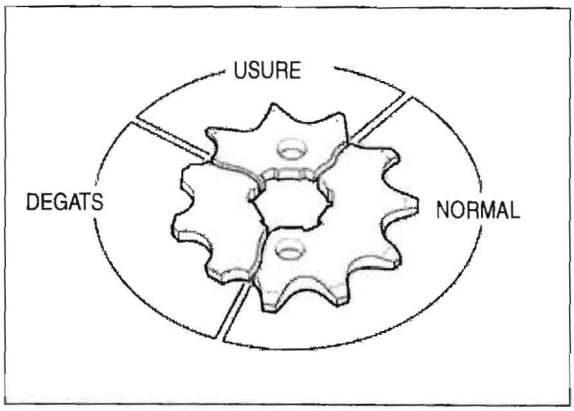


Lubrifier la chaîne d'entraînement avec de l'huile pour engrenages #80 - 90 ou du lubrifiant pour chaîne d'entraînement spécialement conçu pour les chaînes à joint torique. Essuyer l'excès d'huile ou de lubrifiant pour chaînes.

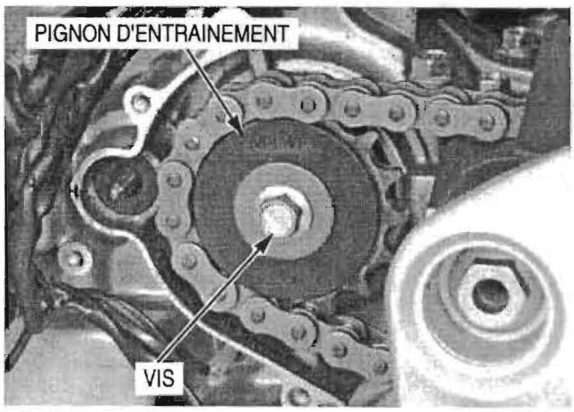


CONTROLE DES PIGNONS

Vérifier l'usure et l'état des dents des pignons menants et menés, remplacer si nécessaire.
Ne jamais utiliser une chaîne d'entraînement neuve sur des pignons usés.
La chaîne et les pignons doivent être en bon état pour éviter une usure prématurée de la chaîne neuve.



Vérifier les boulons et les écrous de fixation des pignons menants et menés.
S'il y a du jeu, les serrer au couple.



REMPLACEMENT

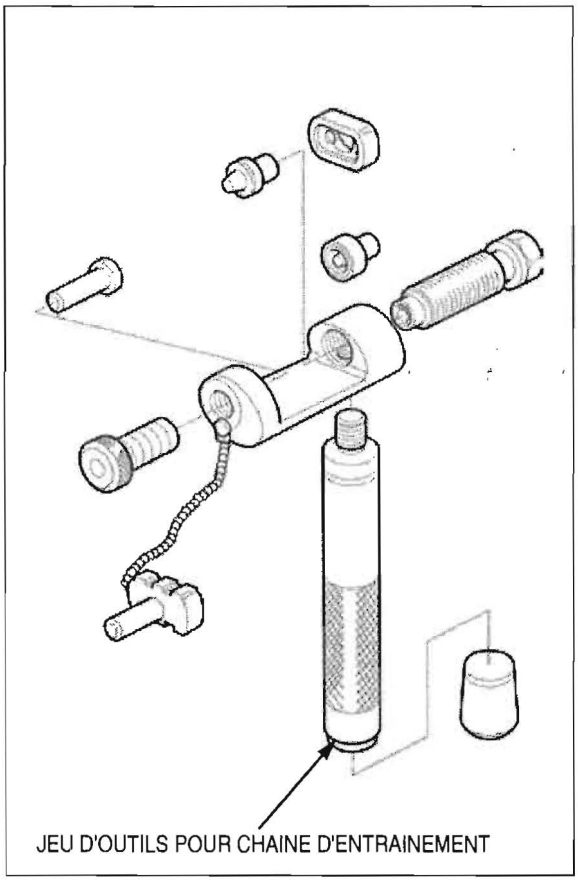
Cette moto est équipée d'une chaîne d'entraînement dotée d'un maillon principal riveté.

Desserrer la chaîne d'entraînement (page 3-17).

Suivre les instructions du fabricant lors de l'utilisation de l'outil spécial.

Assembler l'outil spécial comme illustré.

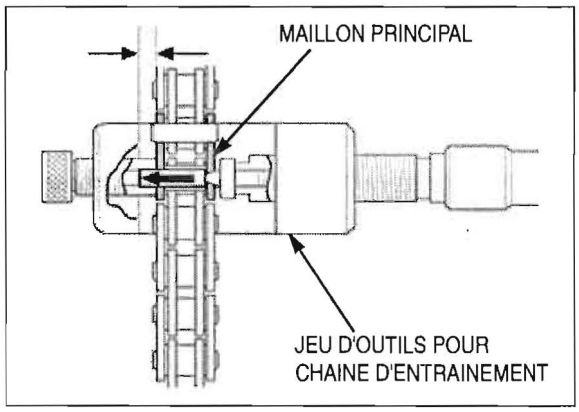
OUTIL:
Jeu d'outils pour chaîne d'entraînement 07HMH-MR10103



Identifier les extrémités d'axe serti du maillon principal à l'extérieur de la chaîne et déposer le maillon à l'aide du jeu d'outils pour chaîne d'entraînement.

OUTIL:
Jeu d'outils pour chaîne d'entraînement 07HMH-MR10103

Déposer la chaîne d'entraînement.

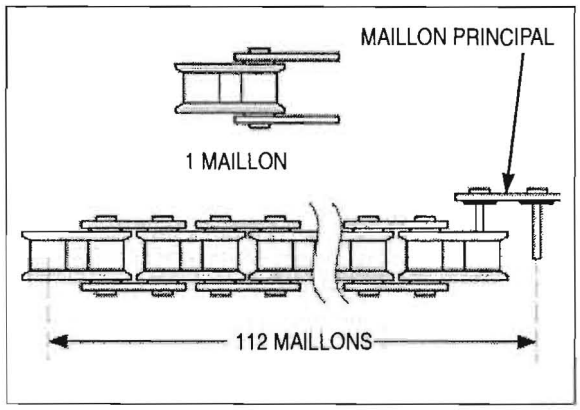


Ne pas oublier d'inclure le maillon principal dans le comptage des maillons de chaîne d'entraînement.

Déposer les maillons excédentaires de chaîne d'entraînement de la chaîne d'entraînement neuve à l'aide du jeu d'outils pour chaîne d'entraînement.

MAILLONS STANDARDS: 112 MAILLONS

CHAINE DE REMPLACEMENT
DID: 525HV 112L4
RK: 525ROZ1 112LE

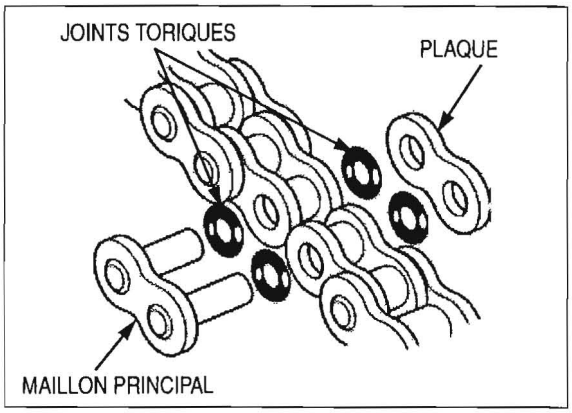


REMARQUE

Ne jamais réutiliser une chaîne d'entraînement, un maillon principal, une plaque de maillon principal et des joints toriques usagés.

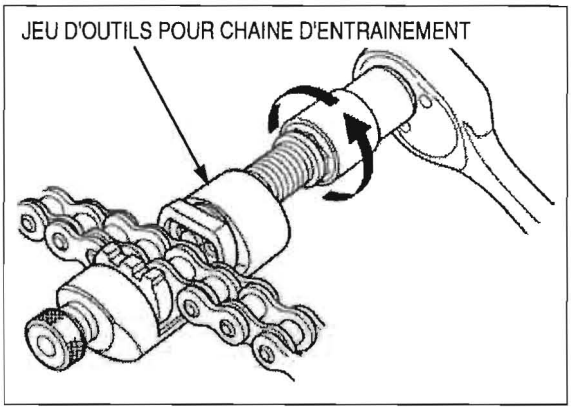
Insérer le maillon principal de l'intérieur de la chaîne d'entraînement et poser la plaque, repère d'identification vers l'extérieur.

Assembler le maillon principal, les joints toriques et la plaque neufs.



Assembler et caler le jeu d'outils pour chaîne d'entraînement.

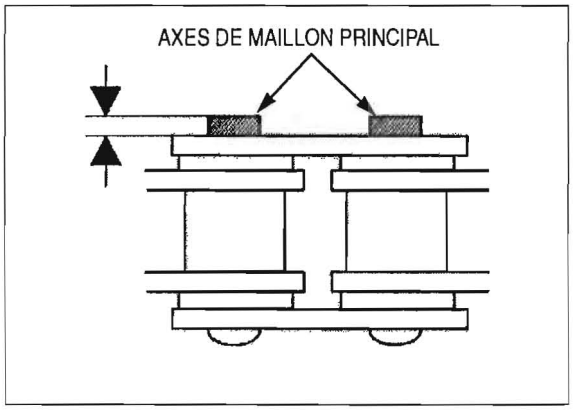
OUTIL:
Jeu d'outils pour chaîne d'entraînement 07HMH-MR10103



Vérifier que les axes de maillon principal sont bien en place.
Mesurer la longueur d'axe de maillon principal dépassant de la plaque.

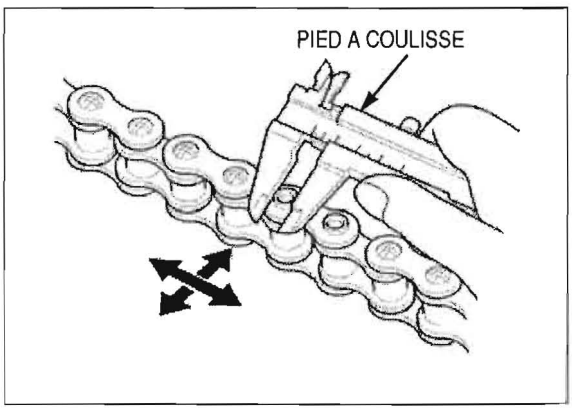
LONGUEUR STANDARD:
DID: 1,30 – 1,50 mm
RK: 1,20 – 1,40 mm

Riveter les axes de maillon principal.



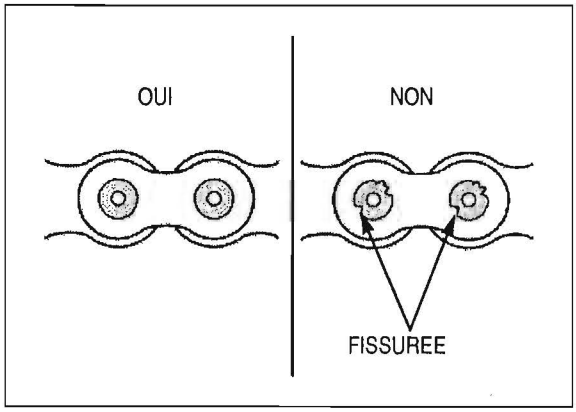
Vérifier que les axes sont bien rivetés en mesurant le diamètre de la zone rivetée à l'aide d'un pied à coulisse.

DIAMETRE DE LA ZONE RIVETEE:
DID: 5,50 – 5,80 mm
RK: 5,45 – 5,85 mm



Une chaîne d'entraînement dotée d'un maillon principal à attache rapide ne doit pas être utilisée.

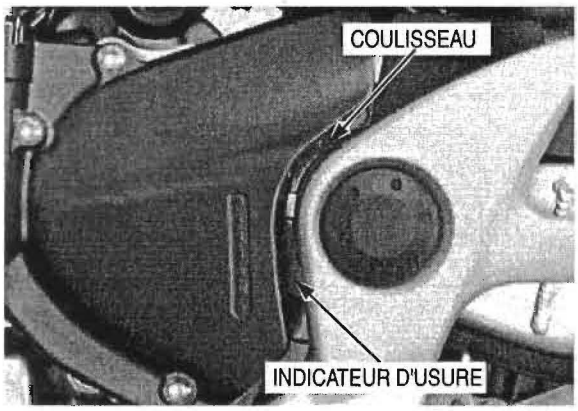
Après le rivetage, vérifier que la zone rivetée du maillon principal n'est pas fissurée.
En cas de fissure, remplacer le maillon principal, les joints toriques et la plaque.



GLISSIERE DE CHAINE D'ENTRAINEMENT

Vérifier que la glissière de chaîne d'entraînement ne présente pas de signes d'usure excessive ou dégâts.

Si la glissière est usée au-delà de l'indicateur d'usure, la remplacer.



LIQUIDE DE FREIN

- Ne pas mélanger différents types de liquide; ils ne sont pas compatibles.
- Ne laisser aucun corps étranger pénétrer dans le circuit lors du remplissage du réservoir.

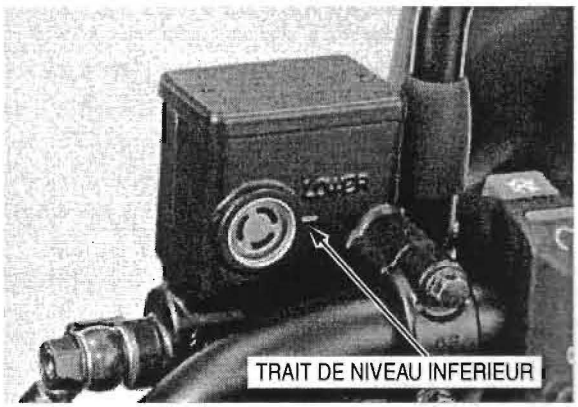
REMARQUE

Eviter de renverser du liquide sur des pièces peintes, en plastique ou en caoutchouc. Recouvrir ces pièces d'un chiffon pour procéder à la maintenance du circuit.

Lorsque le niveau de liquide est bas, vérifier l'usure des plaquettes de frein (page 3-22). Un niveau bas de liquide de frein peut être causé par l'usure des plaquettes de frein. Si les plaquettes de frein sont usées, l'étrier de piston sort et entraîne une baisse du niveau de liquide de frein dans le réservoir. Si les plaquettes de frein ne sont pas usées et si le niveau de liquide est bas, vérifier l'intégralité du circuit à la recherche de fuites (page 3-23).

FREIN AVANT

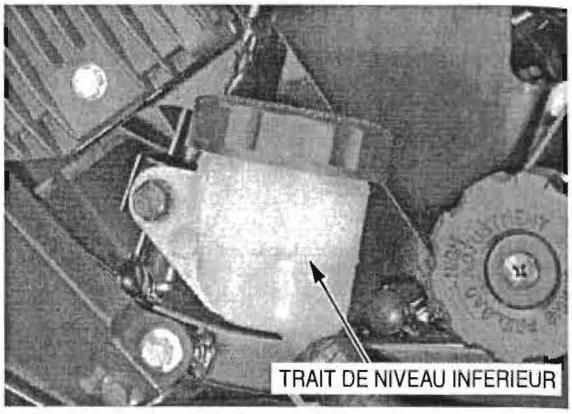
Faites pivoter le guidon pour mettre le réservoir de niveau et vérifier le niveau de liquide de freins dans le réservoir.
Si le niveau atteint presque le trait de niveau mini, vérifier l'usure des plaquettes de frein (page 3-22).



FREIN ARRIERE

Déposer le capot latéral droit (page 2-3).

Placer la moto sur une surface plane et la caler en position verticale.
Vérifier le niveau de liquide de freins dans le réservoir de frein arrière.
Si le niveau atteint presque le trait de niveau mini, vérifier l'usure des plaquettes de frein (page 3-22).

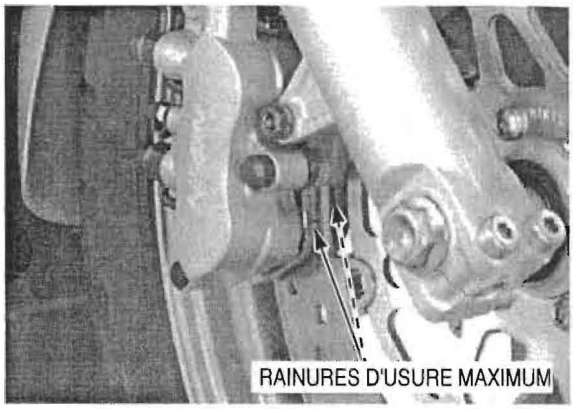


USURE DES PLAQUETTES DE FREIN

PLAQUETTES DE FREIN AVANT

Vérifier l'usure des plaquettes de frein.
Remplacer les plaquettes de frein si l'une des plaquettes est usée au point d'atteindre le bas de la rainure d'usure maximum.

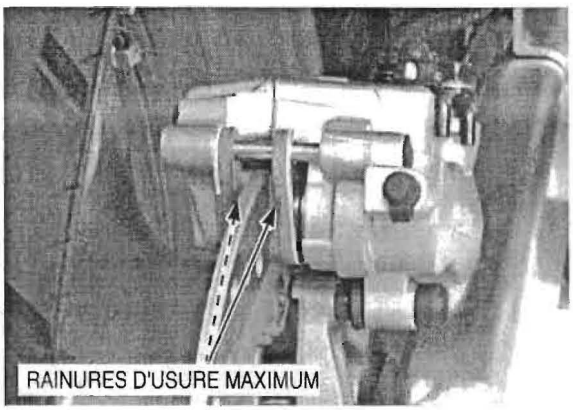
Se reporter au remplacement des plaquettes de frein (page 15-14).



PLAQUETTES DE FREIN ARRIERE

Vérifier l'usure des plaquettes de frein.
Remplacer les plaquettes de frein si l'une des plaquettes est usée au point d'atteindre le bas de la rainure d'usure maximum.

Se reporter au remplacement des plaquettes de frein (page 15-16).



CIRCUIT DE FREINAGE

CONTROLE

Ce modèle est équipé d'un Système de freinage combiné.

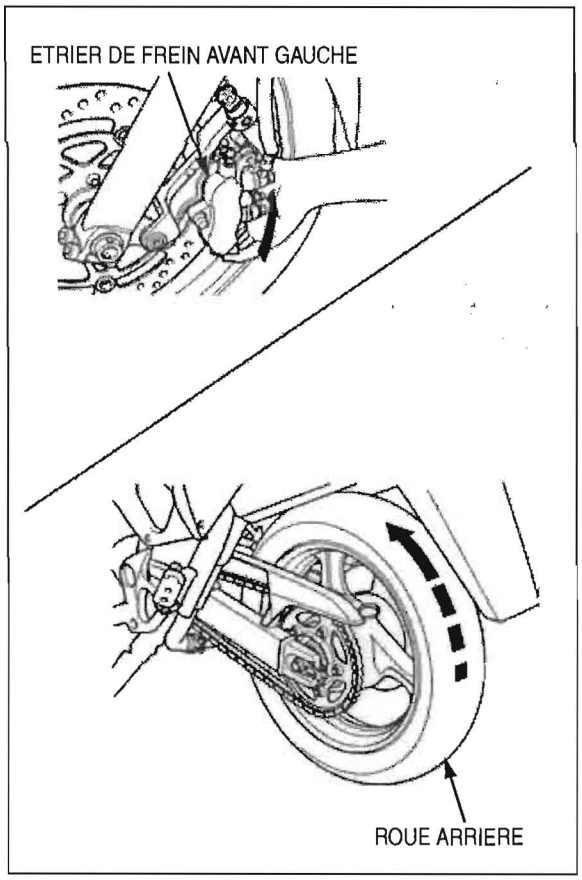
Vérifier le fonctionnement des freins avant et arrière en procédant comme suit:

Mettre la boîte de vitesses au point mort.

Ne pas utiliser le filtre à huile comme point de levage.

Soulever la moto à l'aide d'un cric pour décoller la roue arrière du sol.

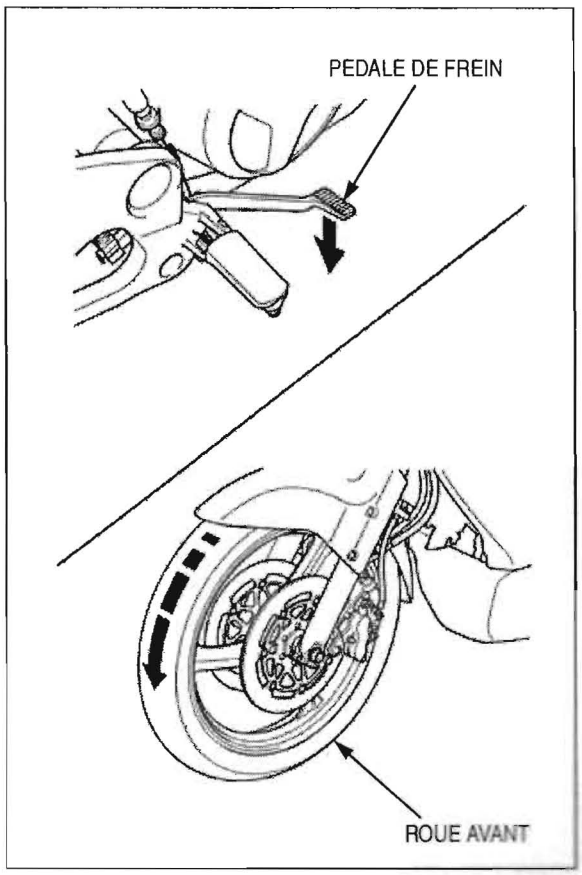
Pousser l'étrier de frein avant gauche vers le haut, à la main.
Veiller à ce que la roue arrière ne tourne pas pendant que l'étrier de frein avant gauche est enfoncé.



Ne pas utiliser le filtre à huile comme point de levage.

Soulever la moto à l'aide d'un cric pour décoller la roue avant du sol.

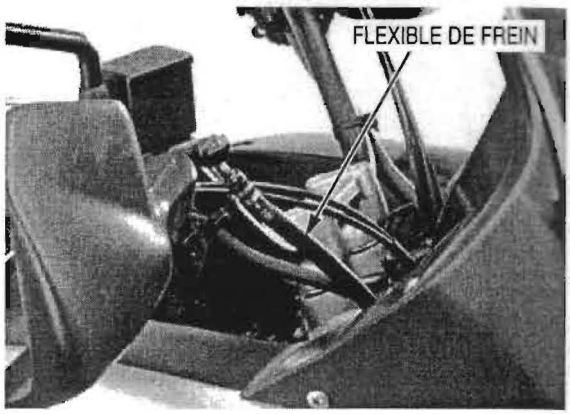
Actionner la pédale de frein arrière.
Veiller à ce que la roue avant ne tourne pas pendant que la pédale de frein arrière est actionnée.



Actionner fermement le levier ou la pédale de frein et vérifier que le circuit est exempt d'air.
Si le levier ou la pédale de frein sont mous ou spongieux, purger l'air du circuit.

Contrôler le flexible de frein et les raccords à la recherche de signes de détérioration, de fissure ou de fuites.
Serrer les raccords desserrés, le cas échéant.
Remplacer les flexibles et raccords si nécessaire.

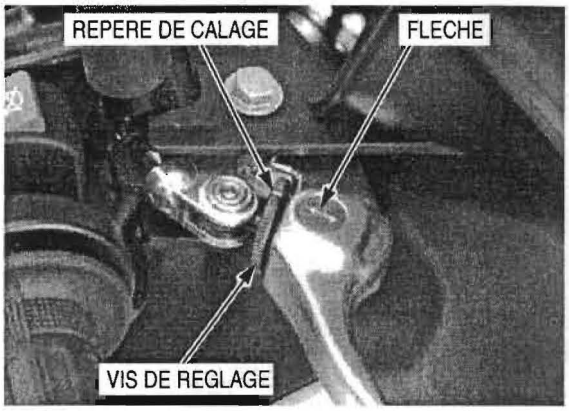
Se reporter à la procédure de purge des freins (page 15-9).



REGLAGE DU LEVIER DE FREIN

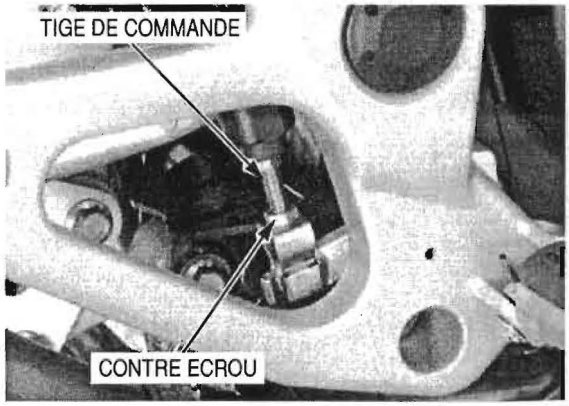
Aligner la tolérance du levier de frein avec le repère de calage sur le dispositif de réglage.

La distance entre le dessus du levier de frein et la poignée peut se régler en tournant le dispositif de réglage.



REGLAGE DE LA HAUTEUR DE PEDALE DE FREIN

Desserrer le contre-écrou et faire pivoter la tige de commande jusqu'à obtention de la hauteur de pédale correcte.



CONTACTEUR DE FEU STOP

Le contacteur de feu stop avant ne se règle pas.

Régler le contacteur de feu stop de manière à ce que le feu stop s'allume juste avant le serrage du frein.
Si le feu stop ne s'allume pas, régler le contacteur pour qu'il s'allume au bon moment.
Maintenir le corps du contacteur et tourner le dispositif de réglage.
Ne pas tourner le corps du contacteur.

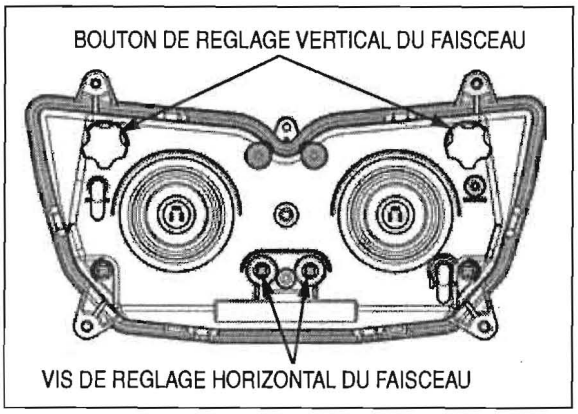
REGLAGE DE PHARE

Déposer les couvercles de capot supérieur de droite et de gauche (page 2-10).
Déposer le sous-couvercle de phare (page 2-6).
Placer la moto sur une surface plane.

Effectuer le réglage de faisceau de phare conformément aux lois et règlements en vigueur.

Effectuer le réglage vertical du faisceau de phare en tournant la vis de réglage vertical du faisceau.
Tourner dans le sens des aiguilles d'une montre pour remonter le faisceau et dans le sens contraire aux aiguilles d'une montre pour le faire descendre.

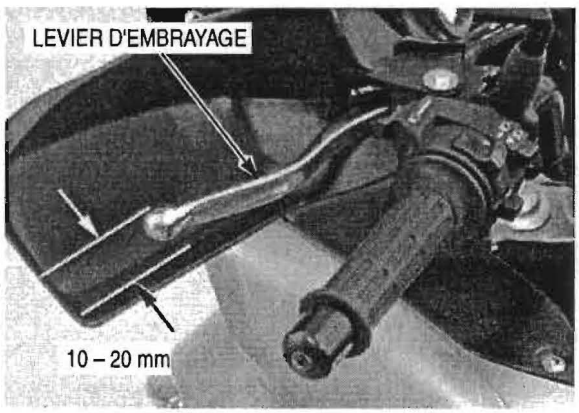
Effectuer le réglage horizontal du faisceau de phare en tournant la vis de réglage horizontal du faisceau à l'aide d'une clé.
Tourner dans le sens des aiguilles d'une montre pour déplacer le faisceau vers la droite du pilote.



EMBRAYAGE

Mesurer le jeu d'embrayage à l'extrémité du levier d'embrayage.

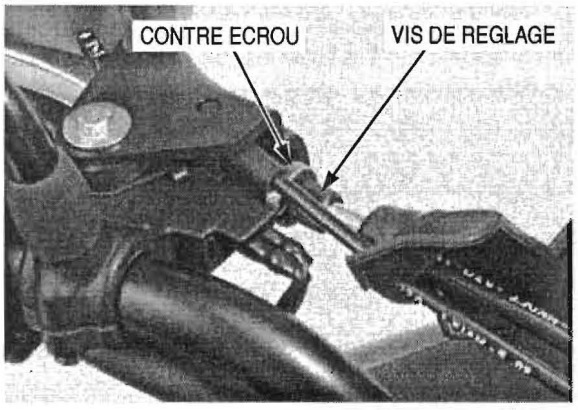
JEU: 10 – 20 mm



Les petits réglages s'effectuent à l'aide de la vis de réglage près du levier.
Desserrer le contre-écrou et tourner la vis de réglage.
Serrer fermement le contre-écrou.

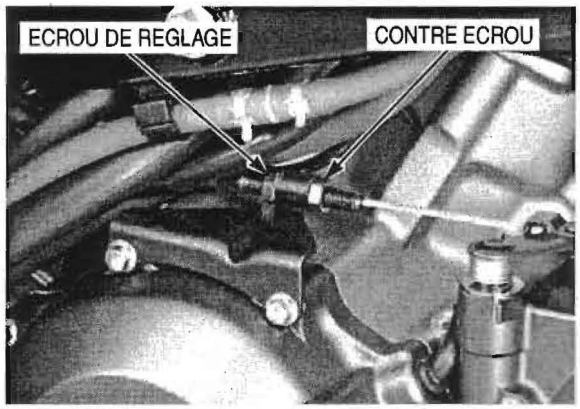
La vis de réglage peut être endommagée si elle est trop dévissée, avec seulement quelques filets engagés.

Si la vis de réglage est dévissée au maximum et que le jeu correct ne peut pas être obtenu, visser au maximum la vis de réglage et la dévisser d'un tour.
Serrer le contre-écrou et effectuer les réglages importants de la manière indiquée ci-dessous.



Les réglages importants sont effectués sur le levier d'embrayage.
Desserrer le contre-écrou et tourner l'écrou de réglage pour régler le jeu. Maintenir fermement l'écrou de réglage tout en serrant le contre-écrou.

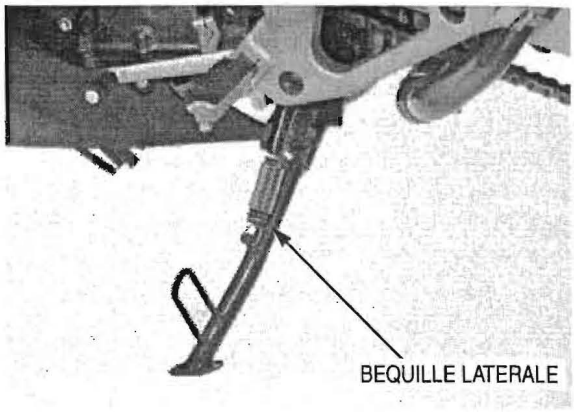
Si le jeu correct ne peut pas être obtenu ou si l'embrayage patine lors de l'essai sur route, démonter et examiner l'embrayage.



BEQUILLE LATERALE

Placer la moto sur une surface plane.

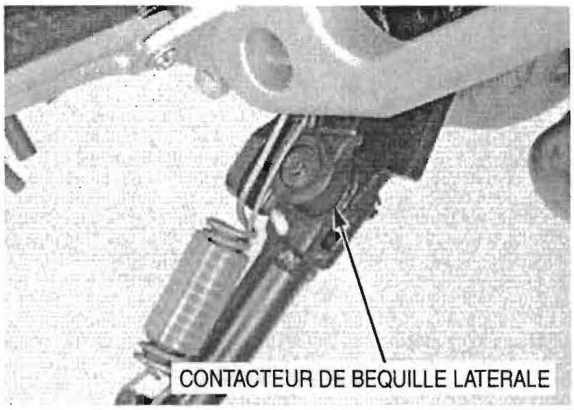
Vérifier que le ressort de béquille latérale est en bon état et qu'il n'est pas détendu.
Vérifier que l'ensemble béquille latérale se déplace librement et lubrifier son pivot si nécessaire.



Vérifier le système de coupe-circuit de la béquille latérale:

- Prendre place sur la selle de la moto et replier la béquille latérale.
- Mettre le moteur en route après, transmission au point mort, puis mettre la transmission en prise, levier d'embrayage serré.
- Déplier complètement la béquille latérale.
- Le moteur doit s'arrêter lorsque la béquille latérale est dépliée.

En cas de problème avec le système, vérifier le contacteur de la béquille latérale (page 19-22).



SUSPENSION

CONTROLE DE LA SUSPENSION AVANT

Vérifier le fonctionnement des montants de fourches en actionnant le frein avant et en comprimant la suspension avant à plusieurs reprises.
Vérifier que l'ensemble complet ne présente pas de signes de fuites, dégâts ou que les fixations ne sont pas desserrées.

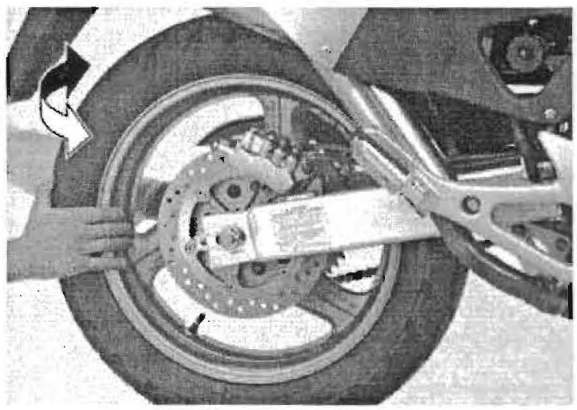
Des pièces de suspension desserrées, usées ou endommagées ont une incidence négative sur la stabilité et la tenue de route du véhicule.

Remplacer les composants endommagés irréparables.
Serrer tous les écrous et vis.
Se reporter à l'entretien de la fourche (page 13-21).

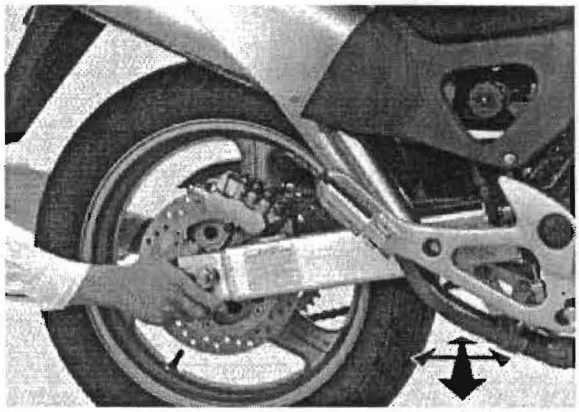
CONTROLE DE LA SUSPENSION ARRIERE

Caler la moto et décoller la roue arrière du sol.

Bloquer le bras oscillant et déplacer la roue arrière latéralement avec force pour déterminer si les roulements d'axe de roue sont usés.

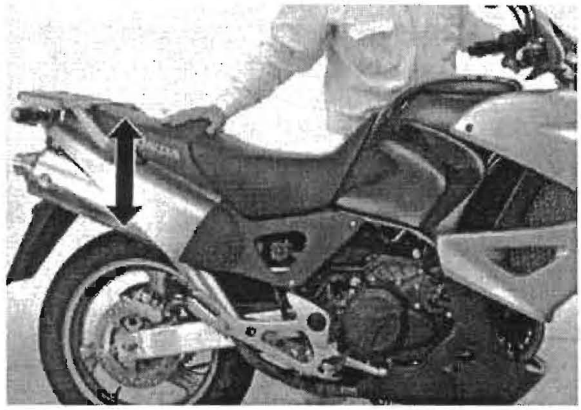


Vérifier que les roulements de bras oscillant ne sont pas usés en saisissant le bras oscillant arrière et en tentant de le déplacer latéralement.
Remplacer les roulements si l'un d'entre eux présente du jeu.



Vérifier la réaction de l'amortisseur en le comprimant plusieurs fois.
Vérifier l'intégralité de l'ensemble amortisseur à la recherche de fuites, de détérioration ou de fixations desserrées.
Remplacer les composants endommagés irréparables.
Serrer tous les écrous et vis.

Se reporter à l'entretien de l'amortisseur (page 14-12).



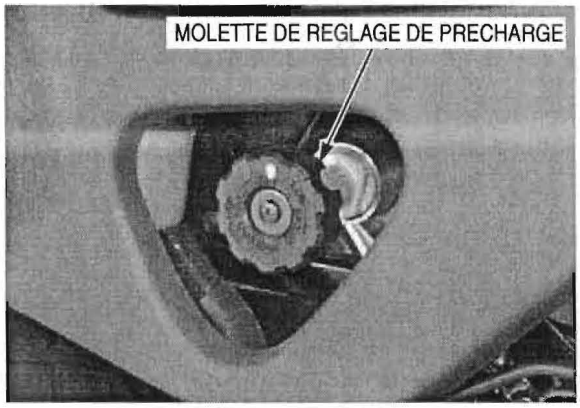
REGLAGE DE LA SUSPENSION ARRIERE

MOLETTE DE REGLAGE DE PRECHARGE DE RESSORT

Le réglage de précharge de ressort s'effectue à l'aide de la molette de réglage.

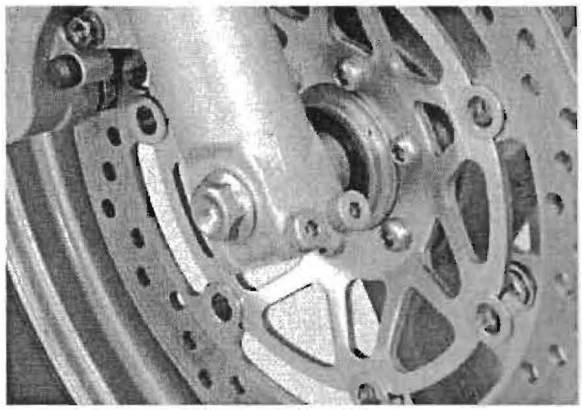
DANS LE SENS DES AIGUILLES D'UNE MONTRE:
Augmentation de la précharge de ressort
DANS LE SENS CONTRAIRE DES AIGUILLES D'UNE MONTRE:
Diminution la précharge de ressort

POSITION STANDARD DE LA MOLETTE DE REGLAGE DE PRECHARGE:
4 clics à partir de la position minimum



ECROUS, VIS, FIXATIONS

Vérifier que tous les écrous et vis de châssis sont serrés aux couples spécifiés (page 1-12).
Vérifier que tous les clips de sécurité, colliers de flexibles et supports de câbles sont en place et fermement serrés.

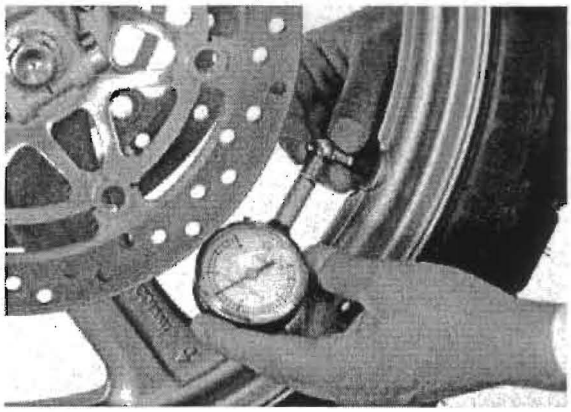


ROUES/PNEUS

La vérification de la pression de gonflage des pneus s'effectue à FROID.

PRESSION ET DIMENSIONS DE PNEUS PRECONISEES:

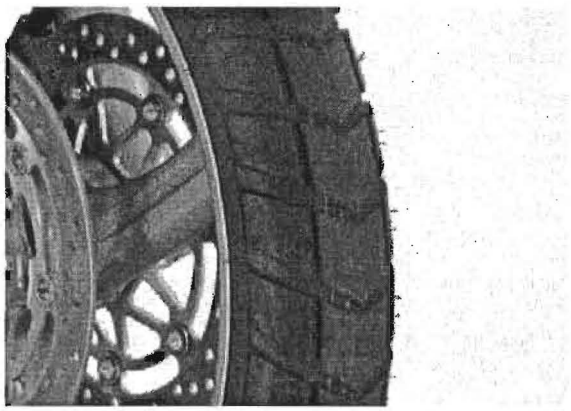
		AVANT	ARRIERE
Pression de pneu kPa (kgf/cm²)		250 (2,50)	250 (2,50)
Dimensions des pneus		110/80R19 M/C 58H	150/70R17 M/C 69H
Marques de pneus	Bridgestone	TW101 RADIAL E	TW152 RADIAL E
	Michelin	T66X	T66XA



Vérifier que les pneus sont exempts de coupures, clous enfoncés, ou autres dégâts.
Vérifier le centrage des roues avant et arrière.

Mesurer la profondeur des sculptures au centre des pneus.
Remplacer les pneus si la profondeur des sculptures atteint les limites suivantes.

PROFONDEUR MINIMUM DE SCULPTURE:
AVANT: 1,5 mm
ARRIERE: 2,0 mm



ROULEMENTS DE COLONNE DE DIRECTION

Vérifier que les câbles de commande ne gênent pas la rotation du guidon.

Caler la moto et décoller la roue avant du sol.
Vérifier que le guidon se déplace librement d'un côté à l'autre.
Si le guidon se déplace de manière irrégulière, présente des signes de grippage ou un jeu vertical, contrôler les roulements de tête de direction (page 13-34).